

中铁五局路桥公司龙里项目施工与环保同步

■ 金山轮 徐彬 报道

最近,正是阳光明媚的好季节,中铁国际生态城迎来了四川、湖南等地区的客人,当他们信步于白晶谷中路、白晶谷环线、石漠化治理等区域时无不叹为观止,说这里施工设计新颖,干净、清爽,就像在画中游走一样。这是中铁五局路桥公司龙里项目施工生产与环境保护协同发展结下的果子。

据了解,中铁国际生态城占地30000亩,总投资500亿元。该项目被列入《贵州省生态文化旅游发展规划》,是贵阳城市东扩的重要组成部分。项目建成后,形成集旅游、度假、避暑、休闲、运动、娱乐、养生、会议、会展、教育、培训等于一体的旅游体育休闲度假胜地和集“旅、居、业”一体的综合性国际生态旅游区。

中铁五局路桥公司龙里项目承担该生态城内路网、石漠化、土石方等工程建设任务。工程地处贵新高速、夏蓉高速两大干线和贵阳龙洞堡国际机场附近。为了避免施工生产对环境造成影响,自2011年进场伊始,项目就将施工生产和环境保护作为两条主线紧紧抓实。首先,生产方式坚持保护为先,全力优化施工方案和设计图纸,采取增补与删减相结合的方式对配套工程提档升级,避免乱挖乱伐,保持自然原生态林园地貌;从生活方式上坚持节约、绿色、环保、低碳原则。其次,出台了《施工生产与环境保护实施考核办法》,实行考核常态化,建立了“主要领导重点督察,分管领导经常查,综合办公室天天查,卫保负责人时刻查”的立体监管机制,同时,加大环境保护投入,建立垃圾中转站5座、配备垃圾清运车和洒水车6台、人力清运车20余辆,招聘保洁员30人,另外,组建稽查队,采取明查与暗访相结合、定期检查和抽查相结合的方式,严格考核各部门,各架子队施工生产与环境保护实施情况,定期公示,并将结果作为个人业绩及年终奖发放依据。

项目的施工生产与环境保护同步的管理模式,掀起了员工爱护环境的热潮,激活和带动了周边区域的爱卫行动,得到了贵阳、都匀市等地方政府的肯定。贵州省委书记赵克志、省长陈敏尔等领导多次对项目建设中环境保护理念及行动作出了极高评价,并倡导其他施工企业仿效学习,形成合力,把中铁生态城打造成名副其实的生态环保之城,成为贵州省施工企业施工生产与环境保护协同发展的名片。



● 贵州省委书记赵克志(中)检查路网工程

相关链接

中铁五局路桥公司中标黔中水利枢纽一期工程总干支渠C2标

日前,从贵州省黔中水利枢纽工程建设管理局获悉:中铁五局路桥公司中标黔中水利枢纽一期工程总干支渠C2标,合同价1.93亿元,工期1048天。

黔中水利枢纽工程是贵州省首个大型跨地区、跨流域长距离水利调水工程,是贵

州省西部大开发的标志性工程,工程拟解决贵阳、安顺市区城市等供水难题。C2标工程跨越普定、六枝、镇宁、关岭4个区县,总长74.8公里,由大落支渠、落羊支渠、革花支渠、落羊支渠组成,主要有明渠、隧洞、渡槽、倒虹管、落羊支渠输水管道、革花支

渠高寨水库加高等工程。该工程建成后可供水6.06亿立方米,增加年发电量4.39亿千瓦/小时,为5个县城和36个乡镇提供工业和生活用水,对促进当地经济发展,实现西部大开发战略和加快少数民族脱贫致富具有重要意义。(金山轮 祝洁琼)

江滨公司召开第一届改善成果发布会

2014年,累计实施改善项目412项,创成本收益1017.7万元

■ 王昌文 报道

为进一步持续深入推进全面改善活动,激励全体员工参与改善活动的积极性,促进公司精益管理提升和做强做优,推动实现“双过半”乃至全年生产经营目标,4月23日上午,湖南江滨公司召开了“第一届改善成果发布会”。公司领导、中层干部、精益工程师、班组长、改善者代表共110余人出席会议。会议认真总结了公司2014年改善工作,部署了2015年改善工作的任务措施;发布并表彰奖励了6个优秀改善项目。公司副总经理宋志强主持发布会,公司总经理金铭到会发表讲话。他在讲话中充分肯定了公司2014年改善工作所取得的成果、经验,指出了不足,阐述了做好改善工作对于公司创新发展、提升管理的重要性、必要性;对如何做好2015年的改善工作提出了明确要求。

2014年,江滨公司紧紧围绕“夯实管理基础、强化管理创新、实现管理提升”这个主题,组织干部职工深入开展群众性的全员改善活动。成立了由公司总经理任主任、主管副总经理任副主任的改善推进委员会,编制了具有实战性的指导文件《改善管理程序》,明确了包括质量、安全、环保在内的8项改善范围及评价奖励标准,确定了14项具体改善内容,召开了5期现场改善颁奖会,发出奖金15000元,推动了全员改善活动的广泛深入开展。2014年,公司累计收到改善项目412份,奖励354份,年度发布24份。通过开展全员改善活动,创工时收益4073.5小时,成本收益1017.7万元,取得了良好的经济效益和社会效益,为实现全年生产经营目标作出了贡献。

会议强调,2015年,公司上下要围绕“战略、体系、改革、质量、整体跨越”工作主题,坚持“赢在改变,胜在创新”的经营理念,突出四个方面的重点,扎扎实实地开展好全员改善活动:即突出质量改善这个重点,确保产品综合合格率达到90%以上,实现2015年的各项质量指标;突出精益管理改善这个重点,确保2015年CCPS达级评估达到5.0级,实现管理提升的目标;突出安全改善这个重点,确保实现2015年重特大事故为零,轻伤事故率不超过3‰,切实做到安全生产无事故;突出成本改善这个重点,确保实现2015年活塞单位能耗降低10%以上。

运城市五级人大代表互动组为刘智强挂牌

■ 杨聪敏 杨扬选 报道

4月8日,运城市五级人大代表互动组曹来成一行来到西建·天茂城,把一块写有“山西省十二届人大代表刘智强,2013.1—2018.1,山西省运城市全国、省、市、区、乡五级人大代表互动组,NO.008”的牌匾挂到了刘智强董事长的办公室里,以增强人大代表的荣誉感和责任感,同时,对刘智强认真履职尽责、建言献策以及作为民营企业家的他积极承担企业社会责任,为运城市经济社会发展作出的积极贡献给予充分肯定。

挂牌后,曹来成说,刘智强作为省人大

代表,先后提出关注民生、促进经济发展、社会和谐等有真知灼见的建议案,很好的履行了一个人民代表的职责。尤其是在房地产市场低迷,运城市不少房地产商存在拖欠农民工工资或有的因资金链断裂迟迟不肯开工,有的甚至跑路、自杀,严重影响了党和政府的形象及社会和谐稳定,刘智强董事长能够临危不惧挺身而出,勇于担当,积极适应房地产市场的新常态,凭借西建集团三十多年来在运城及各县市过硬的建筑品质和工程质量,三维一体的管理(自行开发、自行施工、自行物业)等全优的服务及雄厚的经济实力,淡定从容,应对危机,确保了运城西建·天茂城三

期工程春节后及时开工,并且在不足一个月里就取得了销售期房68套的喜人成绩。希望西建集团在新常态下,继续发挥优势,稳步发展,把西建品牌打造得更响亮,为运城经济社会和房地产市场平稳健康发展作出新的更大贡献。

刘智强表示,要把“人民选我当代表,不负重托为人民”作为座右铭来鞭策和鼓励自己,充分发挥人大代表的作用,发挥自身优势,做好本职工作,认真履行人大代表职责,广泛听取群众意见,积极撰写议案建议,多为老百姓办实事办好事,要无愧于人民的信任和重托。

世纪国瑞领航规范城市粪便处理工艺标准



● 固液分离新图片

日前,从北京世纪国瑞环境工程技术公司了解到,该公司自主研发的粪便处理技术已经获得发明专利及实用新型专利21项、计算机软件著作权1项,并主编国家标准及行业标准10项,参编行业标准3项。

据悉,世纪国瑞是国内粪便处理技术的领军企业,其负责人王绍康受聘于“全国城镇环境卫生标准化技术委员会委员”和“国家城镇粪便、餐厨垃圾处理产业技术创新战略联

盟理事长”等多个职务。早在2008年,王绍康应相关行业的邀请参与了《CJJ64-2009 粪便处理厂设计规范》和《CJJ30-2009 粪便处理厂运行维护及其安全技术规程》国家行业标准的编制,该标准于2010年3月正式在全国实施。

近年来,世纪国瑞还负责主编了《GB/T29151-2012 城镇粪便消纳站》国家标准和《JB/T11379-2013 粪便消纳站固液分离设

备》、《JB/T11380-2013 粪便消纳站絮凝脱水设备》、《CJJ/T211-2014 粪便处理厂评价标准》、《JB/T 11830-2014 粪便消纳站除臭设备》、《JB/T 11831-2014 粪便消纳站翻堆机设备》、《JB/T 11832-2014 污水处理厂污泥浓缩机设备》等多项行业标准,这些标准的实施不仅提升了粪便处理设备的技术水平,而且引导着我国城镇粪便处理产业走向规范化和标准化运营。(欣兰)

玉航观察 肖玉航专栏

由南北车强劲表现所想到的

股价表现强劲的中国南车、北车上周一震荡收出阴线,两者A股合计当日成交额近600亿,两股换手率分别为7.16%和6.69%,目前市盈率接近100倍,其能够给投资者多少分红呢?

今年以来,如果从A股市场找出表演明星,中国南车、中国北车当属其中,南北车坐拥“一带一路”、国企改革、中国制造2025”等多个概念使得市盈率、概念股的炒作成为中国股市一景。上周中国证监会无条件通过其合并重组后,其股价再次连续大涨。对于此类由外力主导的市场并购,实际上存在着支持与反对两种完全对立的声音。比如管理层表示支持合并,有利于中国高铁发展,而反对者则指出央企合并不顾市场规律粗暴捏合,是历史性倒退。

观察发现,至2015年4月20日,中国南车与中国北车的总市值加上H股已达1400亿美元左右。南北车在国际市场上最大的竞争对手德国西门子,同期的市值为1194亿美元,南北车已经超越西门子成为世界上市值最高的机车制造企业。除此之外,目前最大的飞机制造商波音公司的市值为953亿美元,南北车已经成功超越波音。或许在汽车、火车、飞机三大交通工具制造商中,“神车”在市值上的对手只剩下了1935亿美元的日本丰田汽车了。

同时,我们研究发现,经过日前证监会无条件审核通过合并刺激上涨,目前中国南车的市盈率为91.88倍;中国北车的市盈率为83.95倍,市净率9.66倍。同时我们观察发现,西门子在2015年4月18日动态PE为18.17倍,市净率仅为2.96,总市值为1194亿美元;波音公司市盈率为20倍,总市值为1063.55亿美元。如果以中国南北车目前各自的市盈率与盈利水平来看,其不仅股票投资指标风险较大,其也很难给出让投资者满意的分红股息率。

如果仅从目前的投资参考指标来看,其已经成为泡沫风险股,而作为年报预期的分红情况如何呢?其能够达到国际资本市场的分红回报吗?

实际上,我们通过年报研究观察,中国北车历年分红水平一般或较差,2014年年报显示预案为不分配;而中国南车分红水平更是一般,历年分红没有超过10分息2元情况,多年维持在分值水平,可以说股息率较差。作为股票市场投资的重要参考,今年两家公司年报均表示不分配,这样的控合式重组或仅仅是二级市场的投机差而已。尽管有神秘资金推高股价,但不分红的现实却显示风险与公司价不配位。

我们研究发现,上市以来,中国南车的总派现总额与总融资总额之比仅为0.41,中国北车的总派现总额与总融资总额之比仅为0.20,都处于投资回报参考指标中的下位,这一指标以中国北车为例,其在证券市场上市以来,总融资为2080859.26万元,而分红却仅有419301.97万元,是一个较差的水平,而在政府主导的合并后,两家公司均不推行2014年度的分红,的确让市场投资者大失所望。

通过分红来对比发现,美股数据显示:BA波音飞机在每年分红四次,并连续保持数十年,而中国南车与北车的分红仅为一年一次,有时仅有几分钱,有时不分配,特别是重大合并红利后,年报均显示宣布2014年度不分配预案,这种国际对比的反差,恐怕与其连续的上漲可以说是不配位。

实际上,中国南车、北车在重组的停牌与复牌期间,业内所质疑的内幕交易、股价操纵等始终没有停息。比如,根据两家公司于2014年12月30日发布的《合并预案》,关于“本次交易相关人员买卖上市公司股票的自查情况”显示,在2014年10月27日南北车股票停牌前的半年间,共计25位中国南车和中国北车公司的高管及其亲属买卖过自己和对方公司股票,合计交易金额超1300万元。这是巧合呢?还是信息交易呢?日前,经过股价大涨后的年报出台,其对投资者的回答是2014年度不分配。这是尊重投资者呢?还是视投资者如草芥呢?研究认为,目前证券市场上内幕交易比较隐蔽,监管部门取证有难度,而且内幕交易大多收益高,这都驱使很多人铤而走险,其是否存在内幕交易只有管理层在日后给出答案了,至少目前来看,业内质疑较大。

总体来看,中国南车与中国北车的合并重组,虽然使得股价一鸣惊人,但如果对比国际公司的分红水平来看,可以说无论是畸高的市盈率,还是能否体现一种市场化并购,都需要一个真实而较好的股东回报来回答投资者,在股价一飞冲天背后,无论是何种资金的推动,但证券市场的投资参考指标与风险指标显示,这种如果分红回报无法跟上的重组,迟早将使得投资者用脚投票,风险激增。笔者认为中国南车与北车的合并对中国高铁有益,有利于两车推进国际化布局,但并非是一种真正意义的市场化并购。这种重组能否成功的关键是上市公司尊重股东与否,是否能够保持多年的连续分红,如果不能,则这种并购最终运营失败或面临的风险将严重伤害投资者利益,同时也对市场化资本市场形成不利影响。

(作者简介:肖玉航,资深市场研究员,财经评论员,新华社瞭望智库特约研究员,现任融汇金融副总裁)